



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-26112020-223324
CG-MH-E-26112020-223324

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 527]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 25, 2020/ अग्रहायण 4, 1942

No. 527]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 25, 2020/AGRAHAYANA 4, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 13 नवम्बर, 2020

सं. टीएमपी/45/2020-एसपीएमपी (केओपीटी).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, खिदरपुर डॉक्स(केपीडी)(डॉक्स 1 – पश्चिम) के कार्यालय के लिए पीपीपी के आधार पर, संदर्भ-प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एमपीएमपी) [तत्कालीन कोलकाता पत्तन न्यास) (केओपीटी)] से प्राप्त प्रस्ताव का, इस के साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/45/2020-एसपीएमपी(केओपीटी)

श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन [तत्कालीन कोलकाता पत्तन न्यास]

...

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर 2020 के 28 वें दिन पारित)

यह मामला खिदरपुर डॉक्स (केपीडी) (डॉक्स 1 – पश्चिम) के कार्यालय के लिए पीपीपी आधार पर संदर्भ-प्रशुल्क के निर्धारण के लिए श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [तत्कालीन कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के तहत महापत्तनों पर

परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2013 में दिशानिर्देश जारी किए और इन्हें 9 सितंबर 2013 से प्रभावी कर दिया गया था। उसके बाद उक्त दिशानिर्देशों को भारत के राजपत्र में 30 सितंबर 2013 को राजपत्र संख्या 254 पर अधिसूचित किया गया और ये 5 वर्षों के लिए वैध कर दिए गए। एमओएस द्वारा उक्त दिशानिर्देशों की वैधता, बाद में इसकी समाप्ति से आगे समय-समय पर विस्तारित की गई है और अंतिम बार यह वैधता 8 मार्च 2021 तक बढ़ा दी गई।

3. पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा दायर एक प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/10/2014-पीपीटी दिनांक 19 फरवरी 2014 के तहत कंटेनरों और स्वच्छ कार्गो के प्रहस्तन के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में एक बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के संदर्भ में संदर्भ शुल्क तय किया गया था। इसके बाद 19 मार्च 2014 को एक अनुशेष संख्या टीएमपी/10/2014-पीपीटी जारी किया गया था।

4.1. इस परिदृश्य में, श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [तत्कालीन कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] ने अपने ई-मेल दिनांक 08 अक्टूबर 2020 के द्वारा महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के दिशानिर्देश, 2013 के अवलोक में पत्तन के खिड़पुर डॉक्स (केपीडी) (डॉक्स 1 - पश्चिम) के पीपीपी आधार पर कार्याकल्प के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दायर किया है।

4.2. एसपीएमपी द्वारा किए गए अनुरोध की मुख्य बातें इस प्रकार हैं:

- (i). पत्तन में दो डॉक्स हैं: खिड़पुर डॉक्स (केपीडी) और नेताजी सुभाष डॉक्स (एनएसडी). खिड़पुर डॉक्स (केपीडी) 17 बहुउद्देशीय बर्थ और यात्री-सह-मालवाहक जहाजों के लिए 1 बर्थ, 6 बोया / मूरिंग्स और 3 ड्राई डॉक्स वाला पुराना डॉक्स है, जबकि नेताजी सुभाष डॉक्स (एनएसडी) एक भारी लिफ्ट बर्थ, 4 समर्पित कंटेनर बर्थ, 1 लिफ्टिंग कार्गो बर्थ, 4 बहुउद्देशीय बर्थ, 2 बोया / मूरिंग्स और 2 ड्राई डॉक्स सहित 10 बर्थ के साथ अपेक्षाकृत एक नया बर्थ है। हुगली के जल स्तर में ज्वार-भाटा में विचलन के कारण, दोनों डॉक्स लॉक-गेट प्रणाली के तहत काम करते हैं।
- (ii). वर्तमान में, अधिकांश प्रहस्तन कार्य एनएसडी में है और केपीडी में प्रहस्तन कार्य की मात्रा न्यूनतम है।
- (iii). समस्त कंटेनर प्रहस्तन कार्य एनएसडी में किया जाता है जबकि केपीडी लॉग, दालों, गेहूं और उर्वरकों का प्रहस्तन कार्य होता है। 2017-18 के दौरान, एनएसडी ने कुल 10.12 मिलियन टन का प्रहस्तन कार्य किया, जिसमें 9.79 मिलियन टन कंटेनर के माध्यम से था। उसी वर्ष के दौरान केपीडी ने केवल 1.69 मिलियन टन का प्रहस्तन कार्य किया।
- (iv). केपीडी की पूरी क्षमता का लाभ उठाने के लिए, पत्तन ने "केपीडी के कार्याकल्प" की परियोजना शुरू की है, जिसे पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) पद्धति के माध्यम से निष्पादित करने का प्रस्ताव है।
- (v). केपीडी, केपीडी I और केपीडी II को एक बेसक्यूल ब्रिज द्वारा दो भागों में विभाजित है। केपीडी I में 10 बर्थ हैं जबकि केपीडी II में आठ बर्थ हैं। एसएमपी ने केपीडी-I की पश्चिमी साइड बर्थ को अब पीपीपी मोड के तहत कंटेनरों और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए विकसित करने का फैसला किया है।
- (vi). कोलकाता पत्तन न्यास की इच्छा है कि "केपीडी का बिल्ड, इन्फ्रामेंट, ऑपरेट और ट्रांसफर के माध्यम से 30 वर्षों के लिए, पीपीपी पद्धति के आधार पर कार्याकल्प" किया जाए। एसएमपी ने परियोजना का कुछ प्रारंभिक मूल्यांकन किया है और इसे दो चरणों में पूरा करना चाहता है।
 - (क). प्रस्तावित परियोजना के चरण -1 में दो समर्पित कंटेनर बर्थ और एक बहुउद्देशीय बर्थ होगी, जिसकी कुल लंबाई 400 मीटर होगी।
 - (ख). चरण -2, में शेष 400 मी में तीन और बर्थ विकसित किए जाएंगे।

4.3. प्रशुल्क प्रस्ताव के संबंध में, एसपीएमपी ने निम्नलिखित अनुरोध किया है:

- (i). पीपीपी दरों को पारादीप पत्तन परियोजना के उपलब्ध सूचकांकित एवं पीपीपी के तहत पीपीपी दरों के आधार पर तैयार किया गया है। कुछ मामलों में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) कंटेनर की पीपीपी की बढ़ी हुई दरों पर विचार किया गया है क्योंकि वीपीटी और एसपीएमपी की दर में न्यूनतम अंतर है और डॉक्स सिस्टम-2 के भीतर व्यापक विचलन में अलग-अलग दरें एसपीएमपी के कार्गो और राजस्व पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव डाल सकती हैं।
- (ii). एसपीएमपी ने पारादीप पत्तन परियोजना और केपीडी कार्याकल्प परियोजना में समानता के कारण पीपीपी संदर्भ प्रशुल्क दरों के तहत पर विचार किया है। दोनों परियोजनाओं में कंटेनर कार्गो के साथ-साथ साफ कार्गो प्रहस्तन भी शामिल है।

4.4. एसपीएमपी ने संदर्भगत परियोजना के लिए दरों और निष्पादन मानकों का ड्राफ्ट प्रस्तावित प्रस्तुत किया है। एसपीएमपीने प्रस्ताव में संदर्भ के लिए अपने न्यासी बोर्ड की मंजूरी की प्रति भी उपलब्ध कराई है।

4.5. एसपीएमपी के प्रस्ताव में, जैसा कि दरमानों में दर्शाया गया है, निम्नलिखित के लिए प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा की गई है:

- (i). कंटेनर
- (ii). तैयार उर्वरक
- (iii). अनाज
- (iv). लोहा और इस्पात उत्पाद और एल्यूमीनियम इनगोट्स
- (v). कच्चा लोहा
- (vi). चीनी
- (vii). चूना पत्थर

5. एसपीएमपीद्वारा दायर प्रस्ताव और एसपीएमपीद्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:

- (i). इस प्राधिकरण ने संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का अनुपालन करते हुए कंटेनरों और स्वच्छ कार्गो के प्रहस्तन के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में एक बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के संदर्भ में संदर्भ शुल्क निर्धारित करते हुए 19 फरवरी 2014 को एक आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी पारित किया था। इसके बाद एक अनुशेष आदेश क्रमांक टीएएमपी/10/2014-पीपीटी दिनांक 19 मार्च 2014 जारी किया गया था।
- (ii). संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 में, साथ साथ यह निर्धारित है कि यदि महापत्तन पत्तन न्यास में किसी वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या यदि संबंधित महापत्तन पत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क, प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबंधित महापत्तन न्यास इस प्राधिकरण को किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत तय किए गए किसी भी अन्य प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है, जो उस वस्तु के लिए विस्तृत और पर्याप्त औचित्य का प्रतिनिधित्व करता हो।
- (iii). उपरोक्त संदर्भ 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अनुकूल प्रावधान के आधार पर और पीपीटी और एसपीएमपी की परियोजना के बीच प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो में समानता के आधार पर अर्थात् स्वच्छ कार्गो के साथ-साथ कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एसपीएमपी ने परियोजना के संबंध में पीपीटी पर बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के संदर्भ में आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी दिनांक 19 फरवरी 2014 के तहत निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया है।

उपरोक्त के अलावा, कुछ कंटेनर प्रशुल्क मदों के संबंध में एसपीएमपी ने 2019 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों (तत्कालीन 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों) द्वारा विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में संचालित वीओटी प्रचालक, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के संबंध में क्रमांक सं. टीएएमपी/7/2018-वीसीटीपीएल दिनांक 31 जुलाई 2018, के तहत निर्धारित प्रशुल्क को इस आधार पर अपनाने का प्रस्ताव दिया है कि वीसीटीपीएल और एसपीएमपी के प्रशुल्क के बीच की दर में अंतर न्यूनतम है और वीसीटीपीएल की प्रशुल्क दर अपनाने से उसी डॉक्स सिस्टम प्रणाली में एसपीएमपीको दरों में समानता बनाए रखने में मदद मिलेगी। एसपीएमपीका विचार है कि दो अलग-अलग दरों में व्यापक भिन्नता में पत्तन के कार्गो और राजस्व को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेंगी।

एसपीएमपीद्वारा किए गए उल्लेख से, यह ज्ञात होता है कि एसपीएमपीकी राय है कि संदर्भगत परियोजना के संदर्भ में इसके द्वारा अपनाई गई पीपीटी और वीसीटीपीएल की प्रशुल्क दरें पर्याप्त प्रतिनिधित्व करती हैं। यह माना जाता है कि विषयगत प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण को दायर करने से पूर्व, पत्तन ने इस संबंध में समुचित सोच-विचार किया है।

- (iv). पत्तन ने केपीडी के कार्याकल्प के कार्य को दो चरणों में करने की परिकल्पना की है। हालाँकि, पत्तन ने संपूर्ण रियायत-अवधि में लागू करने के लिए प्रशुल्क के केवल एक ही सेट का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, बोलियां(विड्स) आमंत्रित करने से पहले संदर्भ प्रशुल्क सेट अपफ्रंट, रियायत अवधि में थोक मूल्य सूचकांक में 60% की भिन्नता पर, प्रशुल्क की वार्षिक वृद्धि की सीमा को छोड़कर, किसी भी बदलाव से नहीं गुजरेगा। यदि दो चरणों में केपीडी के कार्याकल्प से रियायत प्राप्तकर्ता को लाभ पहुंचने वाला है, तो पत्तन के लिए बोली दस्तावेज में बड़ी हुई क्षतिपूर्ति, जो वह रियायतकर्ता से दावा करना चाहे, के लिए पर्याप्त प्रावधान करना आवश्यक होगा।
- (v). एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित दरमानों (स्केल ऑफ रेट्स) के संबंध में पीपीटी और साथ ही वीसीटीपीएल परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने के बारे में निम्नलिखित बिंदुओं का उल्लेख प्रासंगिक है:

- (क). 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है कि संदर्भ प्रशुल्क को अपनाते हुए, अपनाए जा रहे प्रशुल्क को इस प्राधिकरण के संबंधित प्रशुल्क ऑर्डर में निर्धारित वर्ष की पहली जनवरी और उसके बाद के आगामी वर्ष

की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए, जब प्रश्रुगत में विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ शुल्क अधिसूचित किया जाएगा तो उसे डब्ल्यूपीआई की वार्षिक 60% की भिन्नता तक बढ़ाया जाएगा।

पीपीटी परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची, जो एसपीएमपी में परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के लिए आधार बनती है, में विशेष रूप से उल्लेख है कि उक्त आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क दरों में सूचकांकन(इंडेक्सेशन) के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 01 जनवरी 2013 होगा। एसपीएमपी के तात्कालिक मामले में, चूंकि मामले को वर्ष 2020 में अंतिम रूप दिया जा रहा है, इसलिए पीपीटी पर निर्धारित कंटेनरों और बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क, वर्ष 2013 और वर्ष 2020 के बीच घटित 13.732% का सूचकांकन घटक (इंडेक्सेशन फैक्टर) अपनाकर एसपीएमपी द्वारा सही ढंग से सूचकांकित किया गया है। वर्ष 2018 में निर्धारित वीसीटीपीएल के प्रशुल्क को अपनाते हुए, एसपीएमपीद्वारा 10.587% का सूचकांकन घटक (इंडेक्सेशन फैक्टर) लागू किया गया है।

- (ख). एसपीएमपी ने आम तौर पर पीपीटी के आदेश की परिभाषाओं और नोट्स को आदेश का हिस्सा बनाने का प्रस्ताव किया है। हालांकि, 'तटीय पोत' शब्द की परिभाषा को एसपीएमपी की दरों के मौजूदा पैमाने में प्रचलित परिभाषा के अनुरूप संशोधित किया गया है। इसके अलावा, 'दिन', 'विलंब शुल्क' और 'निशुल्क अवधि' के संबंध में नई परिभाषाएँ प्रस्तावित की गई हैं, जो एसपीएमपी की मौजूदा दरमानों में प्रचलित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (ग). इसके अलावा, चूंकि एसपीएमपी द्वारा वर्ष किराया शुल्क का कोई प्रस्तावित नहीं किया गया है, इसलिए, एसपीएमपीकी प्रस्तावित परियोजना के प्रस्तावित दरमानों में एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित वर्ष किराया लागू करने से संबंधित और पोत संबंधी शुल्क लगाने से संबंधित नोट को निर्धारित करना आवश्यक नहीं समझा गया है।
- (घ). पीपीटी आदेश में चूना-पत्थर के लिए कोई संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। हालांकि, एसपीएमपी ने एसपीएमपी के मौजूदा दरमानों में प्रचलित दर के अनुसार चूना पत्थर के प्रहस्तन के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। यह माना जाता है कि चूना पत्थर की दर को अपनाने का प्रस्ताव करने से पहले, पत्तन ने अपना समुचित सोच विचार किया है।
- (ङ). कंटेनरों के लिए निष्पादन मानकों के संबंध में, एसपीएमपी ने पीपीटी परियोजना के मामले में निर्धारित मानकों के अनुसार ही निष्पादन मानकों को अपनाया है। हालांकि, बहुउद्देशीय कार्गो के मामले में, एसपीएमपी के प्रस्तावित निष्पादन मानदंड पीपीटी की परियोजना से भिन्न प्रतीत होते हैं। इसी तरह, निष्पादन मानक अनुसूची का हिस्सा बनने वाले 'ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय' में भी भिन्नता पाई गई है। एसपीएमपीने निष्पादन मानदंडों में भिन्न प्रस्ताव करने का कोई कारण नहीं दिया है।

संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 के क्लॉज 2.5 में कहा गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित शुल्क और निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीटी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। रियायत करार स्तर पर शामिल उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर, प्रचालक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क पर 15% तक के वृद्धिकारक संशोधन की पात्रता रखता है। इस प्रकार, प्रशुल्क वृद्धि का दावा करने के लिए निष्पादन मानकों की उपलब्धि 2013 के दिशानिर्देशों का आधार है। एसपीएमपी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले निष्पादन मानक को रियायत करार की पूरी अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा लगाए जाने वाले प्रशुल्क पर महत्वपूर्ण सामान्य रूप से 30 वर्षों के समयावधि के लिए प्रभाव पड़ता हुआ प्रतीत होता है। इस संबंध में, यह माना जाता है कि निष्पादन मानकों में भिन्नता पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई है ताकि पीपीटी की तुलना में एसपीएमपी पर स्थानीय परिस्थितियों में संभावित भिन्नता/विचलन का उल्लेख किया जा सके। फिर भी, यह मानना गलत नहीं होगा कि एसपीएमपी ने अपने सोच-विचार को शामिल किया होगा और प्रस्तावित स्तरों पर निष्पादन मानक प्रस्तावित करते समय पर्याप्त ध्यान रखा होगा।

- (vi). यह भी उल्लेख किया जाता है कि स्वीकृत प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति में केवल प्रासंगिक मूल्य के 1 जनवरी 2020 और 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60% भिन्नता तक सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमा के ऐसे स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी। इसे प्रस्तावित परियोजना के दरमानों (एसओआर) में एसपीएमपी द्वारा एक नोट के रूप में शामिल किया गया है।
- (vii). चूंकि, एसपीएमपी द्वारा एसपीएमपी में किडुरपुर डॉक्स (केपीडी) (डॉक 1 - पश्चिम) के कार्याकल्प के लिए संदर्भ प्रशुल्क

की मांग संबंधित हितधारकों को सुनने के बाद पहले से हितधारकों से परामर्श के बाद तय संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने के बारे में है और चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुसार उपयोक्ताओं के साथ तब परामर्श की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि इस मामले में पत्तन न्यास द्वारा पहले से स्वीकृत अपफ्रंट / संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव करने से पूर्व हितधारकों के साथ पहले ही परामर्श कर लिया गया है।

(viii). यदि विचार किए गए अभिलेखों के आधार पर या किसी अन्य न्यायोचित कारणों से कोई त्रुटि ज्ञात होती है, तो एसपीएमपी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क देते हुए परियोजना की बोली प्रक्रिया को पूरा करने से पहले निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

6.1. इस मामले के तथ्यों के आधार पर, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, यह प्राधिकरण एसपीएमपी के प्रस्ताव को यथावत अनुमोदित करने का इच्छुक है। एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित एसओआर और निष्पादन मानक **अनुलग्नक - I और II** के रूप में संलग्न हैं।

6.2. परिणामतः और सामूहिक सोच विचार के आधार पर ऊपर दिए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पीपीपी के आधार पर, खिददरपुर डॉक्स (केपीडी) - (डॉक्स 1) - वेस्ट के कायाकल्प के लिए निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को स्वीकृति प्रदान करता है।

6.3. संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, एसपीएमपी को संदर्भ दस्तावेज प्रशुल्क और निष्पादन मानकों, बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजना के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

7.1. वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से, उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित होगा, जो अधिकतम होगा। प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 के संदर्भ के पैरा 2.2 के प्रावधान अनुसार सूचकांकन के आधार पर उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क को हर साल स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, पीपीपी प्रचालक प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, और उसके बाद सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के दूसरे वर्ष से निष्पादन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ एक प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक और 15% से ऊपर (अधिक) नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क निम्नलिखित वित्तीय वर्ष के पहले दिन से और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

7.2. परियोजना के रियायत करार के तहत ऑपरेशन के पहले वर्ष में पिछले 12 महीनों या संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के दौरान, जैसी भी स्थिति हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाते हुए नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर के एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा, जैसा कि रियायत करार में उल्लेख किया गया है।

7.3. यह प्राधिकरण प्रस्ताव प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन पत्तन न्यास के मत की अपेक्षा करता है।

7.4. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में शामिल निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का हकदार होगा।

7.5. महापत्तन पत्तन न्यास के मत पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में शामिल निष्पादन मानक पूरे कर लिए हैं, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने वाले से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के लिए होगा।

7.6. निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों और इसके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों के आधार पर उपलब्धि या अन्यथा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से जुड़े परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का अनुपालन करेगा।

7.7. ऑपरेशन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव, इस प्राधिकरण द्वारा एक स्वतंत्र अभियंता के द्वारा पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के रूप में प्रमाणिकता के अध्याधीन, स्वचालित रूप से अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से 1 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता

(इंजीनियर) से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, आगामी वित्तीय वर्ष में प्रभावी होने के लिए, 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

7.8. इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है, जो उसके बाद, प्रतिवेदन की जांच करेगा और संबंधित महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष देगा। महापत्तन न्यास संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

7.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबंधित प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर होस्ट करेगा।

7.10. पीपीपी प्रचालक, कार्गो के आने जाने, शिप बर्थ डे निष्पादन, जहाजों की औसत टर्न-अराऊंड समय, औसत ग्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के लिए मान्य प्रशुल्क पर त्रैमासिक रिपोर्टें इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा। त्रैमासिक रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। कोई अन्य जानकारी भी जो इस प्राधिकरण के लिए आवश्यक हो सकती है, समय-समय पर प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

7.11. यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी सभी जानकारियां प्रकाशित करेगा। हालाँकि, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा कि कुछ ऐसे डेटा / सूचनाओं को प्रकाशित न किया जाए, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हों। इस तरह के अनुरोध में प्रश्रुत डेटा / सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन पर उनके राजस्व / संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य के साथ होने चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./ 387 /2020-21]

अनुलग्नक - I

श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन, कोलकाता

सार्वजनिक निजी भागीदारी(पीपीपी) के आधार पर किह्रपुर डॉक्स (डॉक 1-पश्चिम) के कार्याकल्प के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय- 1 मूल्यांकन की परिभाषाएं और सामान्य सिद्धांत

1. परिभाषाएं:

इन दरमानों(एसओआर) में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). 'तटीय पोत' का अभिप्राय: पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित पोत से है।
- (ii). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). 'दिन' का अभिप्राय: दिन के 6.30 बजे से लेकर अगले दिन के 6.30 बजे तक की अवधि से है।
- (iv). 'विलंब-शुल्क (डेमुरेज)' का अभिप्राय दरमानों में निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर में कार्गो के भंडार के लिए देय प्रशुल्क से है और इसमें उपयोक्ता पत्तन को कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस/पट्टे के आधार पर आवंटित क्षेत्र शामिल नहीं होगा।

नोट: एसपीएमपी द्वारा लाइसेंस/लीज के आधार पर किसी भी पत्तन को आवंटित क्षेत्रों में कार्गो के भंडारण के लिए किराया अनुसूची के प्रावधान उपयोक्ता पत्तन द्वारा भंडारण क्षेत्र के अधिग्रहण की संपूर्ण अवधि के लिए लागू होंगे।

- (v). 'निशुल्क अवधि' का अर्थ है उस अवधि से है जिस के दौरान किसी भी कार्गो को बिना किसी विलंब शुल्क के भंडारित करने की अनुमति है और इस अवधि में कस्टम द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के अकार्य दिवस शामिल नहीं होते हैं।
- (vi). "प्रति दिन" का अभिप्राय: एक कैलेंडर दिवस या उसका कोई भाग से है।
- (vii). "एफसीएल" का अभिप्राय है कि कंटेनर, कंटेनर के लिए उपयुक्त लोड से परिपूर्ण है।

- (viii). 'एलसीएल' का अभिप्राय है कि कंटेनर में पूर्ण कंटेनर लोड से कम भरा हुआ है (कंटेनर में एक से अधिक आयातक / निर्यातक) वाले कार्गो हैं।
- (ix). 'खतरनाक कंटेनर' से तात्पर्य, आईएमओ के तहत वर्गीकृत 'खतरनाक सामान' वाले कंटेनर से है।
- (x). 'आयात कंटेनर' का तात्पर्य एक पोत से उतारे गए, कंटेनर - यार्ड में रखे गए और परिवहित कंटेनर से है।
- (xi). 'निर्यात कंटेनर' का अभिप्राय सड़क मार्ग या रेल मार्ग द्वारा आए हुए, कंटेनर यार्ड में रखे गए और निधारित पोत पर लादे गए कंटेनर से है।
- (xii). 'सामान्य कंटेनर' का अभिप्राय एक सामान्य किस्म के कंटेनर से है जो बाद में उल्लेखित किसी भी विशिष्ट वर्गीकरण के अंतर्गत नहीं आता है।
- (xiii). "प्रशीतक कंटेनर" ("रीफर कंटेनर") का अभिप्राय, खराब होने वाले माल की दुलाई के उद्देश्य के लिए, ऐसे प्रशीतक कंटेनर से है जिसमें अपेक्षित ताप बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति की आवश्यकता होती है।
- (xiv). "ट्रांसशिपमेंट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसे पोत से उतारकर यार्ड में रखा गया और किसी अन्य पोत पर लादा (अग्रेषण के लिए) गया है।
- (xv). "अधिक आयाम वाला कंटेनर" से अभिप्राय: उस कंटेनर से होगा जो अधिक आयाम वाले कार्गो को जो सामान्य आकार के मानक कंटेनरों और/या स्लिंग शेकल्स, उठाने वाली वीम आदि जैसी विशेष उपकरणों को ले जाने के लिए आवश्यक है। क्षतिग्रस्त कंटेनर (उन बक्सों सहित जिनके कोने खराब होते हैं) और वे कंटेनर जिनको उठाने के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है को भी अधिक आयाम वाले कंटेनरों की श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा।
- (xvi). "शट आउट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसने निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और उस पोत पर जिस के लिए यह पोत परिसर में प्राप्त हुआ था।

2. मुल्यांकन के सामान्य सिद्धांत:

- (i). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) के लिए मापदंड:
 - (क). "विश्व व्यापी एवं तटीय" प्रचालन के लिए सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी पोत के लिए प्रहस्तन शुल्क (एचसी) हेतु तटीय दरें लागू की जानी चाहिए अर्थात् सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्रे से/तक भंडारण, यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, वार्फेज सहित, तटीय दरें निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी:
 - (i). किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय चलन में परिवर्तित और तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।
 - (ii). तटीय चलन में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।
- *केंद्रीय सीमा कर और शुल्क परिपत्र सं. 15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय घ्वज-धारक विदेशगामी पोतों में बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारत में एक पत्तन से दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुमत्त है।
- (ख). निश्चित अवधि के लिए पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा के लिए किसी विदेशी घ्वजधारी पोत के तटीय चलन में परिवर्तन तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर एक भारतीय पत्तन पर अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर मामले में तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए लागू दर प्रभार्य होगी और उसे भारत रुपये में उल्लेखित और वसूल किया जाएगा।
- (ii). विलंबित भुगतान/वापसी पर व्याज:
 - (क). उपरोक्त इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक इन दरमानों के तहत विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख). दंडात्मक व्याज की दर स्टेट बैंक ऑफ इंडिया द्वारा घोषित आधारभूत व्याज दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी तथा यह दर उपरोक्त तथा टर्मिनल प्रचालक इन दरमानों दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (ग). धन वापसी में देरी, सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेज प्रस्तुत करने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद वाली होगी, से संगणित की जायेगी।

- (घ). उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार सेवाएं लेने से पहले और/या दरमानों में निर्धारित प्रभारों को भुगतान अग्रिम रूप से करने का उल्लेख किया गया है।
- (iii). परिकलित किए गए सभी शुल्क के प्रत्येक बिल के योग को अगले उच्च रुपये तक पूर्णांक बना दिया जाएगा।
- (iv). जब तक धन वापसी की राशि रुपये 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि प्रचालक को देयराशि रुपये 100/- से कम बनती है, प्रचालक, कोई पूरक बिल या अंडर चार्ज बिल प्रस्तुत नहीं करेगा।
- (v). उपयोगकर्ताओं को टर्मिनल प्रचालक के उचित स्तर के कारण से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vi). (क). इन दरमानों में निर्धारित संदर्भ दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि ऐसा चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और / या उच्च छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक यदि चाहें तो निर्धारित दरमानों में निर्धारित दरों को नियंत्रित करने वाली शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है बशर्ते ऐसे युक्तिकरण से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर लाभ होता हो प्रदान करता है: और दरों में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं हों।
- (ग). पत्तन इस प्रकार की कम दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को अधिशासित करने वाली शर्तों की तर्कसंगतता को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और इस प्रकार की निम्नतर या ऐसी कमतर दरों को लागू किए जाने और/बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को शासित करने वाली शर्तों को अधिसूचित करता रहेगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से अधिक न हों।
- (vii). किसी भी एकल मद की मात्रा या क्षमता के आधार पर सकल वजन / माप की गणना करने में, 0.5 तक और 0.5 सहित ऊपर की इकाई की समावेशी 0.5 भिन्न को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, यदि जहां अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो।
- (viii). न्यूनतम मापतोल प्रभार इकाई 1 टन होगी, हालांकि सकल भार / माप 1 टन से कम हो सकता है। ऐसे मामले में जहां प्रभार का आधार भार पर निर्भर करता है और सकल वजन 100 किलोग्राम के सटीक गुणक में नहीं है, वहां इसे अगले 100 किलोग्राम के उच्च स्तर के गुणक में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।

अध्याय 2 – कंटेनर संबंधी प्रभार

3.1. सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i). मूल रूप से ट्रांसशिप कंटेनर के तौर पर घोषित एक कंटेनर और बाद में सड़क मार्ग या रेल मार्ग द्वारा संचलित होने पर, ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के तौर पर अपनी पहचान खो देगा। और उसे एक सामान्य आयात कंटेनर के तौर पर माना जाएगा और उस पर तदनु रूप यथालागू शुल्क लागू होंगे।
- (ii). 20' तक या इससे कम लंबाई के कंटेनरों को एक टीईयू (ट्वेंटी इक्विवैलेंट यूनिट) के रूप में और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के उद्देश्य से एक एफईयू (फोर्टीफाइड इक्विलेंट यूनिट) के रूप में माना जाएगा।
- (iii). 20' से अधिक और 40' तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए सभी शुल्क निर्धारित प्रभार के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). विशेष उपकरणों/स्लिंग/हैंडलिंग की आवश्यकता वाले मानक आकार के अलावा अन्य कंटेनरों पर, लागू दरों का दोगुना शुल्क लिया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और किसी अन्य प्रकार के विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाले कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.2. कंटेनर संबंधी प्रभार

पत्तन के माध्यम से कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रदान की गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों या पोतों के एजेंटों या कार्गो एजेंटों के द्वारा निम्नलिखित समेकित शुल्क देय होंगे।

निम्नलिखित समेकित शुल्कों में निम्नलिखित तत्व शामिल हैं, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री-क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण-क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टीयर-वजन पर घाट-भाड़ा, कंटेनरीकृत कार्गो पर घाट भाड़ा, परिवहन और रेलवे के बुनियादी ढांचे के लिए अंशदान।

3.2.1 प्रहस्तन शुल्क

(क). सामान्य कंटेनर

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति टीईयू (रू.) | | | |
|----------|--|-----------------------|---------|-------------|---------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | | तटीय कंटेनर | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत | 4936.53 | 3449.40 | 2961.92 | 2069.64 |
| 2 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक) | 657.03 | 657.03 | 657.03 | 657.03 |

(ख). रीफर कंटेनर

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति टीईयू (रू.) | | | |
|----------|---|-----------------------|---------|-------------|---------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | | तटीय कंटेनर | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत | 4936.53 | 3449.40 | 2961.92 | 2069.64 |
| 2 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात का सेवन) | 2135.33 | 2135.33 | 2135.33 | 2135.33 |
| 3 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक) | 657.03 | 657.03 | 657.03 | 657.03 |

(ग). खतरनाक कंटेनर

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति टीईयू (रू.) | |
|----------|--|-----------------------|-------------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | तटीय कंटेनर |
| | | भरे हुए | भरे हुए |
| 1 | पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत | 6170.66 | 3702.40 |
| 2 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक) | 2669.12 | 2669.12 |
| 3 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक) | 821.28 | 821.28 |

(घ). ट्रांसशिपमेंट कंटेनर

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति टीईयू (रू.) | | | |
|----------|-------------------|-----------------------|---------|-------------|---------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | | तटीय कंटेनर | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | 1 – 3000 टीईयू | 5557.15 | 4936.53 | 3334.29 | 2961.92 |
| 2 | 3001 – 6000 टीईयू | 5246.84 | 4626.22 | 3148.10 | 2775.73 |
| 3 | 6001 – 9000 टीईयू | 4936.53 | 4315.91 | 2961.92 | 2589.55 |
| 4 | उपर्युक्त से अधिक | 4926.22 | 4005.60 | 2775.73 | 2403.36 |

नोट:

- (i). दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइन्स या एजेंटों द्वारा बताए गए कुल टीईयू पर आधारित है।

- (ii). मूल रूप से ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित एक कंटेनर जिसे बाद में रेल या सड़क द्वारा स्थानांतरित किया गया था, ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और एक सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और निर्धारित लागू शुल्क देय होगा।

(ड). अधिक आयाम वाले कार्गो कंटेनर

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति टीईयू (रू.) | | | |
|----------|---|-----------------------|---------|-------------|---------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | | तटीय कंटेनर | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत | 9873.06 | 6898.78 | 5923.84 | 4139.27 |
| 2 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक) | 4270.67 | 4270.67 | 4270.67 | 4270.67 |
| 3 | कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधा वितरण और निर्यात की आवक)) | 1314.05 | 1314.05 | 1314.05 | 1314.05 |

3.2.2 पत्तन परिसर में संग्रहित कंटेनर के लिए पड़ाव समय शुल्क:

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग (रूपयों में) | | |
|----------|------------------------------------|---|---------------------------|-----------------------|
| | | लंबाई में 20' फुट तक | 20' से अधिक 40' फुट लंबाई | 40' फुट से अधिक लंबाई |
| 1 | गैर-आईसीडी / सीएसफएस आयात- भरे हुए | | | |
| | प्रथम 2 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 3-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | उससे आगे | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 2 | गैर-आईसीडी / सीएसफएस आयात - खाली | | | |
| | प्रथम 2 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 3-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |

| क्रम सं | विवरण | दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग (रूपयों में) | | |
|---------|---|---|---------------------------|-----------------------|
| | | लंबाई में 20' फुट तक | 20' से अधिक 40' फुट लंबाई | 40' फुट से अधिक लंबाई |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | उससे आगे | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 3 | गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात - भरे हुए | | | |
| | प्रथम 3 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 4-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | उससे आगे | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 4 | गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात - खाली | | | |
| | प्रथम 3 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 4-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | उससे आगे | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 5 | सीएफएस आयात भरे हुए - सड़क मार्ग द्वारा संचालित | | | |
| | प्रथम 2 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 3-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |

| क्रम सं | विवरण | दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग (रूपयों में) | | |
|---------|---|---|---------------------------|-----------------------|
| | | लंबाई में 20' फुट तक | 20' से अधिक 40' फुट लंबाई | 40' फुट से अधिक लंबाई |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | उससे आगे | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 6 | सीएसफएस आयात खाली - सड़क मार्ग द्वारा संचलित | | | |
| | प्रथम 2 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 3-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| 7 | सीएसफएस निर्यात खाली - सड़क मार्ग द्वारा संचलित | | | |
| | प्रथम 3 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 4-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| 8 | सीएसफएस निर्यात खाली - सड़क मार्ग द्वारा संचलित | | | |
| | प्रथम 3 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 4-6 दिन | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 दिन | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग (रूपयों में) | | |
|----------|--|---|---------------------------|-----------------------|
| | | लंबाई में 20' फुट तक | 20' से अधिक 40' फुट लंबाई | 40' फुट से अधिक लंबाई |
| | 10-12 दिन | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 दिन | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 दिन | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 दिन | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| 9 | आईसीडी आयात एवं निर्यात – भरे हुए या खाली - रेल द्वारा संचालित | | | |
| | प्रथम 5 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 6-15 दिन | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 16-30 दिन | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| | उससे आगे | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |
| 10 | ट्रांसशिपमेंट – भरे हुए | | | |
| | प्रथम 15 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 16-30 दिन | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| | उससे आगे | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |
| 11 | ट्रांसशिपमेंट – खाली | | | |
| | प्रथम 7 दिन | निशुल्क | निशुल्क | निशुल्क |
| | 8-15 दिन | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | उससे आगे | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |

नोट:

- (i). भंडारण की कुल अवधि एक कंटेनर के उतरने के दिन के बाद से शिपमेंट / वितरण / कंटेनर के हटाए जाने की तिथि के दिन तक होगी और इसमें रविवार और अवकाश शामिल हैं लेकिन कस्टम अधिसूचित अवकाश और अकार्य दिवस इसमें शामिल नहीं होंगे।
- (ii). खाली करने/भरे जाने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन को या स्थानीय रूप से प्रेषण हेतु माध्यम को बदलने वाले ट्रांसशिपमेंट कंटेनर रियायती समय के पात्र नहीं होंगे जैसा कि ऊपर मद (4) में निर्धारित है। इस तरह के कंटेनरों के लिए पड़ाव समय शुल्क आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किया जाएगा, जैसा कि मद सं. 1 या 2 के लिए लागू है।
- (iii). ट्रांसशिपमेंट कंटेनर जो बाद में आईसीडी में रेल द्वारा भेजने के तरीके को बदलते हैं को पड़ाव-समय प्रभार/शुल्क लगाने के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा, जो उपरोक्त मद (4) में उल्लेखित दरों के अनुसार प्रभारित होगा। ऐसे मामलों में कंटेनर के कंटेनर यार्ड को और कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक आवाजाही के लिए अतिरिक्त संचलन/स्थानांतरण के लिए शुल्क लागू होगा।
- (iv). शिपमेंट के लिए एक कंटेनर टर्मिनल पर उतरने और आगे भारतीय पत्तन के लिए या इसके विपरीत तटीय भेजे जाने वाले एक कंटेनर के मामले में, कंटेनर पर विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित ट्रांसशिपमेंट प्रभार का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित शुल्क का 50% शुल्क लिया जाएगा।

- (v). आईसीडी के लिए रेल द्वारा भेजे जाने के माध्यम को बाद में बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनर के लिए केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए अनुमत्त निशुल्क अवधि के पात्र होंगे। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर की आवाजाही के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होंगे।
- (vi). शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना कंटेनर के शट आउट घोषित हो जाने के अगले दिन से शिपमेंट/वितरण के दिन तक की जाएगी।
- (vii). उच्च और अधिक आयामी कंटेनरों पर सामान्य (कंटेनरों पर) लागू प्रभारों का तीन गुणा प्रभार प्रभाय होगा।
- (viii). खतरनाक कंटेनरों पर सामान्य लागू शुल्कों का 1.25 गुणा शुल्क प्रभाय होगा।
- (ix). पत्तन के अंदर कंटेनरों को भरने के मामले में, पड़ाव-समय शुल्क निम्नानुसार लागू होंगे:
- (क). भराई से पहले, खाली कंटेनरों पर यथालागू पड़ाव-समय शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (ख). लोड किए गए निर्यात कंटेनरों पर यथालागू निःशुल्क अवधि और पड़ाव-समय पत्तन से भराई और पत्तन को सूचित करने के अगले दिन से प्रभाय होगा।
- (x). नीलामी वाले कंटेनर के मामले में नीलामी के बाद खाली कंटेनर पर खाली करने का कार्य पूरा हो जाने के आगामी दिन से पड़ाव समय शुल्क प्रभाय होगा।
- (xi). भंडारण शुल्क उस अवधि के लिए अर्जित नहीं किया जाएगा जिसके दौरान टर्मिनल उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने की स्थिति में कंटेनर को वितरित करने की स्थिति में नहीं है।
- (xii). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों / शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण शुल्क, लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक या कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों के अध्याधीन माना जाएगा:
- (क). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र दे सकता है।
- (ख). यदि परेषिती परित्याग के इस तरह के पत्र को जारी नहीं करने का विकल्प चुनता है, तो कंटेनर एजेंट / एमएलओ परित्याग पत्र को इस शर्त के अध्याधीन जारी कर सकता है कि, (i). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर को फिर से अपने कब्जे में ले लेगी और या तो इसे वापस ले जाएगी या पत्तन परिसर से हटा देगी; और (ii). लाइन कंटेनर की हिरासत को फिर से शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन शुल्कों का भुगतान करेगी।
- (ग). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करेगा और परिवहन और रिक्तीकरण की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण शुल्क तब तक लगाया जाएगा जब तक कि शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो को निकाल लिए जाने संबंधी सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती है।
- (घ). जहां कंटेनर को कस्टम अधिकारियों द्वारा जब्त / जब्त कर लिया गया है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर नष्ट नहीं किया जा सकता है, जिस दिन विषयगत कार्गो को मुक्त करने संबंधी कस्टम ऑर्डर जारी कर दिए जाते हैं भंडारण शुल्क उस दिन से लगने बंद हो जाएंगे बशर्ते लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं के अनुपालन और परिवहन और रिक्तीकरण की लागत वहन की जाती है। अन्यथा, जब्त/जब्त किए गए कंटेनरों को पत्तन के परिसर से सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र तक लाइन / खेप द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस स्थिति में भंडारण निष्कासन इस तरह के हटाने के दिन से लागू नहीं होगा।

3.2.3 कंटेनर पोतों को प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए शुल्क:

(क). रीफर मॉनिटरिंग और कनेक्शन

| क्रम सं. | विवरण | दर : ₹. | | | |
|----------|---|---------------|--------|----------|--------|
| | | विदेशगामी पोत | | तटीय पोत | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | विजली की खपत और रीफर कंटेनरों की निगरानी के लिए 4 घंटे या उसके किसी भाग के लिए अतिरिक्त शुल्क | 320.34 | 320.34 | 320.34 | 320.34 |

नोट: रीफर कंटेनरों के मामले पर भी अतिरिक्त विद्युत प्रभार निर्धारित दरों पर लागू होंगे।

(ख). अन्य सेवाएं

| क्रम सं. | विवरण | दर : ₹. | | | |
|----------|--|---------------|---------|----------|---------|
| | | विदेशगामी पोत | | तटीय पोत | |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | सीमा शुल्क निरीक्षण या किसी अन्य उद्देश्य के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों को स्थानांतरित करना और बाद में वितरण के लिए कंटेनर लोड करना। | 2766.47 | 2766.47 | 2766.47 | 2766.47 |
| 2 | कस्टम जांच के लिए या पूर्व नियत व्यवस्था द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए नामित यार्ड में कंटेनरों को संग्रहीत करने के लिए अतिरिक्त सेवा शुल्क | 325.39 | 325.39 | 325.39 | 325.39 |

(ग). हैच कवर को खोलना और पुनःबंद करना

| क्रम सं. | विवरण | दर : ₹. | |
|----------|----------------------------|------------------|---------|
| | | विदेशगामी कंटेनर | |
| | | भरे हुए | खाली |
| 1 | जब इसे क्रे पर रखा जाता है | 4805.72 | 2883.43 |
| 2 | क्रे पर रखे बिना | 1922.00 | 1153.21 |

नोट: यदि एक ही प्रचालन कार्रवाई की जाती है तो हैच कवर उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार का 50 प्रतिशत ही प्रभार्य होगा।

(घ). एक हैच से एक अन्य हैच या उसी हैच में

| क्रम सं. | विवरण | दर: प्रतिटीईयू (₹.) | | | |
|----------|---|---------------------|----------|---------------|----------|
| | | विदेशगामी पोत | तटीय पोत | विदेशगामी पोत | तटीय पोत |
| | | भरे हुए | खाली | भरे हुए | खाली |
| 1 | हैच से हैच में स्थानांतरण (केवल 1 चाल शामिल है) | 1601.69 | 1601.69 | 961.01 | 961.01 |
| 2 | ऊपर (क) में वर्णित के अलावा अन्य | 6407.38 | 6407.38 | 3844.43 | 3844.43 |

अध्याय 4 - कार्गो संबंधित चार्ट

4.1. कार्गो हैंडलिंग शुल्क नीचे निर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे प्रकट कार्गो पर देय होगा:

(क). प्रहस्तन प्रभार

| क्रम सं. | मद | इकाई | दर (₹). (विदेशी) | दर (₹). (तटीय) |
|----------|--|------|---------------------|-------------------|
| 1 | तैयार खाद | टन | 271.42 | 162.85 |
| 2 | अनाज | टन | 271.42 | 162.85 |
| 3 | लोहा और इस्पात उत्पादों और एल्यूमीनियम इनगोट | टन | 508.67 | 305.20 |
| 4 | कच्चा लोहा | टन | 451.88 | 271.12 |
| 5 | चीनी | टन | 203.45 | 122.09 |
| 6 | चूना पत्थर | टन | 59.28 | 35.57 |

नोट: ऊपर दिए गए प्रहस्तन प्रभार चार्ज (i) पोत से कार्गो को उतारने के लिए संयोजी प्रभार हैं, जिसमें भंडारण स्थल तक स्टीवडोरिंग और स्थानांतरण, स्टैक यार्ड में 5 दिनों तक निशुल्क भंडारण और आयात कार्गो के संबंध में ट्रकों / रेक पर लदान और (ii) स्टैक यार्ड में ट्रकों / रेक से कार्गो को उतारने के लिए, स्टैक यार्ड में भंडारण 15 दिनों की अवधि तक संग्रहण, माल को लदान स्थल पहुंचाना और स्टीवडोरिंग सहित पोत पर लदान शामिल है। इस समग्र प्रभार में जहां कहीं भी आवश्यक हो, घाट भाड़ा और श्रम की आपूर्ति शामिल है।

(ख). निशुल्क अवधि के बाद संग्रहण शुल्क:

निशुल्क अवधि के बाद स्टैक यार्ड में संग्रहीत कार्गो के लिए संग्रहण शुल्क निम्नानुसार होगा:

आयात / निर्यात निशुल्क अवधि के बाद स्टैक यार्ड में संग्रहीत कार्गो के लिए भंडारण शुल्क निम्नानुसार होगा:

आयात / निर्यात कार्गो

(दर: प्रति मी. टन प्रति दिन या उसका कोई भाग रु में)

| क्रम सं. | वस्तु | निशुल्क अवधि के बाद पहले दिन से 10 वें दिन तक दर | निशुल्क अवधि के बाद 11 वें से 20 वें दिन तक दर | निशुल्क अवधि के बाद 21 वें दिन से आगे दर |
|----------|----------------------------------|--|--|--|
| 1 | सभी प्रकार का बहुउद्देशीय कार्गो | 2.76 | 5.54 | 8.29 |

नोट:

- आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिनों और निर्यात कार्गो के लिए पंद्रह निशुल्क दिनों की अनुमति होगी। निशुल्क अवधि की गणना के उद्देश्य से, सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अकार्य दिवसों शामिल नहीं किया जाएगा।
- शुल्क कार्गो के लिए भंडारण शुल्क, निर्धारित निशुल्क दिनों को छोड़ कर, टर्मिनल के अकार्य दिवस और सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस, सभी दिनों के लिए देय होगा।
- कार्गो पर संग्रहण शुल्क उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक के लिए उत्तरदायी कारणों के उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी टर्मिनल प्रचालक, कार्गो को वितरित/शिपमेंट करने की स्थिति में नहीं होगा।

(ग). विविध प्रभार:

| क्रम सं. | वस्तु | इकाई | दर (रु.) |
|----------|-----------------------------------|----------|----------|
| 1 | सभी प्रकार के बहु-उद्देशीय कार्गो | प्रति टन | 22.33 |

ऊपर दिए गए विविध शुल्क सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर माल ढुलाई, माल की तौल, धूल-दमन आदि के प्रावधान के लिए एक संयोजी शुल्क है।

अध्याय 5 – सामान्य नोट

- संदर्भ शुल्क, प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी 2020 और 1 जनवरी के बीच घटित मुद्रास्फीति के अनुसार केवल थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60% की सीमा तक सूचकांकित किये जाएंगे, होगा। संदर्भ प्रशुल्क का ऐसा स्वचालित समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- प्रशुल्क को उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा होगी। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के पैरा 2.2 में प्रदान किए गए एक सूचकांकन के आधार पर हर साल स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा। तथापि, लाइसेंसधारी दूसरे वित्तीय वर्ष से आगे प्रचालन के लिए निष्पादन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") सहित प्रासंगिक वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक प्रशुल्क का प्रस्ताव, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले करेगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के

- लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क 15% से ऊपर और अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी). निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iii). पिछले 12 महीनों में या प्रचालन के प्रथम वर्ष की स्थिति में संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से एक प्रमाण पत्र के साथ प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा, जैसा कि लाइसेंस करार में शामिल है।
- (iv). प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास की राय मांगेगा।
- (v). पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में शामिल किए गए मानकों के अनुसार निष्पादन मानकों को पूरा नहीं करने की स्थिति में, प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए केवल लागू सूचकांकित संदर्भ शुल्क का हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के बाद, अगर टीएएमपी संतुष्ट है कि रियायत करार में शामिल निष्पादन मानकों को पूरा किया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर सकेगा।
- (vii). निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी, लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादन मानकों और उसके अनुपालन पर ध्यान देगा। टीएएमपी, लाइसेंसधारी द्वारा निष्पादन मानकों को पूरा करने या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के परिशिष्ट में दिए गए चित्रण के अनुपालन में किया जाएगा।
- (viii). ऑपरेशन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारक से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वतंत्र रूप से इंजीनियर द्वारा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए स्वचालित रूप से टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक, तीसरे वर्ष से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र अभियंता (इंजीनियर) से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन लिंकड प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और 20 मई को टीएएमपी सूचित करेगा। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक – II

कंटेनर निष्पादन मानक

क. कंटेनर

| क्रम सं. | निष्पादन मानक | |
|----------|--|---------------------|
| 1 | वर्ष का सकल निष्पादन(आउटपुट) | 25 चाल/ क्रेन /घंटा |
| 2 | कंटेनरों के लिए ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय | |
| | आयात | 2 दिन |
| | निर्यात | 4 दिन |
| 3 | प्राप्त/वितरण हेतु संचालन के लिए टर्न अराऊंड समय | |
| | कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल ऑपरेशन) | 2 घंटे |
| | कंटेनर के लिए ट्रेलर (डबल ऑपरेशन) | 4 घंटे |
| | आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (सिंगल ऑपरेशन) | 6 घंटे |
| | आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (डबल ऑपरेशन) | 12 घंटे |

ख. बहुउद्देशीय कार्गो

| कार्गो श्रेणी | सांकेतिक मानक |
|--|-------------------|
| लोहा और इस्पात उत्पाद और एल्यूमीनियम इनगोट | 4000 टन प्रति दिन |
| कच्चा लोहा | 6000 टन प्रति दिन |

| | |
|-----------------|-------------------|
| संसाधित उर्वरक | 4500 टन प्रति दिन |
| अनाज | 4500 टन प्रति दिन |
| चीनी | 4500 टन प्रति दिन |
| अन्य थोक कार्गो | 5000 टन प्रति दिन |

ग्रॉस वर्थ आउटपुट के लिए निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में मान(वेटेज) 80% होगा।

ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय

ब्रेक बल्क कार्गो के ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय की गणना टर्मिनल में कंटेनर के लिए गणना करने के ढंग से ही की जाएगी। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय, उस महीने के दौरान पोर्ट में कार्गो की प्रत्येक इकाई के टर्मिनल में रहने के समय के योग को एक महीने में टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो यूनिटों की संख्या से विभाजित करके गणित किया जाएगा। आगे स्पष्ट करते हुए उल्लेख है कि आयात की स्थिति में पोर्ट में ब्रेक बल्क कार्गो रहने का समय, कार्गो के पोर्ट में उतरने की तिथि और समय से लेकर पत्तन से बाहर निकलने की तारीख और समय तक और तारीख और निर्यात के लिए पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करने के समय और तिथि से कार्गो के शिपमेंट की तारीख और समय तक होगा।

आयात

| सं. | विवरण | ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय |
|-----|--------------------------------------|--|
| 1 | अन्य स्वच्छ कार्गो (स्टैक यार्ड में) | पोत का संचालन कार्य पूरा होने की तारीख के 15 दिन बाद |

निर्यात

| सं. | विवरण | ट्रांजिट भंडारण पड़ाव समय |
|-----|--------------------------------------|---|
| 1 | अन्य स्वच्छ कार्गो (स्टैक यार्ड में) | पोत का संचालन कार्य के पूरा होने की तारीख के 15 दिन बाद |

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में मान(वेटेज) 10% होगा।

प्राप्ति / वितरण ऑपरेशन के लिए टर्नअराउंड समय:

प्राप्ति / डिलीवरी ऑपरेशन के लिए टर्नअराउंड समय, एक माह के दौरान कार्गो की लोडिंग / अनलोडिंग के लिए लिये गये समय के योग को ट्रकों / ट्रेलरों / रेक की संख्या जैसी भी स्थिति हो से विभाजित करके गणित किया जाएगा। इसके अलावा, यदि ट्रक / ट्रेलर / रेक टर्मिनल में एकल प्रविष्टि पर लोडिंग और लोडिंग संचालन दोनों कार्य करता है, तो उन ट्रकों / ट्रेलरों / रेक के लिए आवंटित समय को दोगुना माना जाएगा।

| क्रम सं | विवरण | समय |
|---------|---|--------|
| 1 | (i) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (एकल ऑपरेशन) | 4 घंटे |
| 2 | (ii) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (डबल ऑपरेशन) | 8 घंटे |

निर्धारित प्रदर्शन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में वेटेज 10% होगा

निष्पादन मूल्यांकन और परिनिर्धारित नुकसानी (लिक्विडेटेड डेमेजेस) का अभिकलन:

निष्पादन मूल्यांकन, रियायतप्राप्तकर्ता और / या रियायत प्राप्तकर्ता के रिकॉर्ड और / या रियायत प्राधिकरण द्वारा जांच से प्रस्तुत रिपोर्टों की त्रैमासिक समीक्षा के आधार पर पर किया जाएगा। रियायतप्राप्तकर्ता औसत निष्पादन में 10% (दस प्रतिशत) की कमी के लिए संबंधित तिमाही के सकल राजस्व के 1% (एक प्रतिशत) की दर से निर्धारित औसत निष्पादन में परिनिर्धारित नुकसानी (लिक्विडेटेड डेमेजेस) दर्शाएगा, जिसका निम्नलिखित तरीके से मूल्यांकन किया जाएगा:

प्रत्येक निष्पादन मानक की गणना ऊपर बताए गए तरीके से एक औसत के रूप में की जाती है। वास्तविक औसत निष्पादन के मुकाबले मानक निष्पादन का निर्धारित मानकों के अनुरूप मूल्यांकन किया जाएगा। कमी की गणना निर्धारित मानक के प्रतिशत के रूप में की जाएगी। प्रत्येक प्रदर्शन मानक के संबंध में कमी के लिए वेटेज नियत की जाएगी। औसत निष्पादन में समग्र कमी का मूल्यांकन, प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में भारित कमियों के योग के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए, यदि सकल बर्थ आउटपुट में $x\%$ कमी है, ट्रांज़िट भंडार पड़ाव समय $y\%$ और प्राप्ति (वितरण प्रचालन के लिए टर्न अराउंड समय $z\%$ है और प्रत्येक ऐसी कमी के लिए निर्धारित वेटेज क्रमशः 0.8, 0.1 और 0.1 हैं, तब औसत निष्पादन में समग्र कमी $(0.8x + 0.1y + 0.1z)\%$ होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th November, 2020

No. TAMP/45/2020-SPMP (KOPT).—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of Reference Tariff for Rejuvenation of Khidderpore Docks (KPD) (Dock 1 – West) on PPP basis, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/45/2020-SPMP(KOPT)

Syama Prasad Mookerjee Port [erstwhile Kolkata Port Trust] ... Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of October 2020)

This case relates to a proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of Reference Tariff for Rejuvenation of Khidderpore Docks (KPD) (Dock 1 – West) on PPP basis.

2. The Ministry of Shipping (MOS) issued Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254 and valid for 5 years. The validity of the said guidelines has been subsequently extended by the MOS beyond its expiry from time to time and on the last occasion, the validity has been extended till 8 March 2021.

3. Based on a proposal filed by the Paradip Port Trust (PPT) this Authority vide Order no. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 has fixed Reference Tariff in respect of Development of a Multipurpose Berth at Paradip Port Trust (PPT) to handle Containers and clean cargo. This was followed by an Addendum vide Order no. TAMP/10/2014-PPT dated 19 March 2014.

4.1. In this backdrop, the Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] vide its e-mail dated 08 October 2020 has filed a proposal for fixation of Reference Tariff on Rejuvenation of Khidderpore Docks (KPD) (Dock 1 – West) on PPP basis, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

4.2. The main submissions made by SPMP are as follows:

- (i). The Port has two Docks viz. Khidderpore Dock (KPD) and Netaji Subhas Dock (NSD). Khidderpore Dock (KPD) is the older one with 17 Multi-purpose berths and 1 berth for passenger-cum-cargo vessels, 6 Buoys / Moorings and 3 Dry Docks while Netaji Subhas Dock (NSD) is a relatively new one with 1 heavy lift berth, 10 berths including 4 dedicated Container Berths, 1 Liquid Cargo Berth, 4 multi-purpose berths, 2 Buoys / Moorings and 2 Dry Docks. Due to tidal variations in water level of Hooghly, both the docks operate under lock gate system.
- (ii). Presently, most of the traffic is handled at NSD and minimum traffic is handled at KPD.
- (iii). All the container traffic is handled at NSD while KPD handles logs, pulses wheat and fertilizers. During 2017-18, NSD handled a total of 10.12 million tonnes of which 9.79 million tonnes were through containers. During the same year KPD handled only 1.69 million tonnes.
- (iv). In order to unlock the complete potential of KPD, the Port has initiated the project of

- “Rejuvenation of KPD” proposed to be executed through Public-Private Partnership (PPP) mode.
- (v). KPD is split into two parts – KPD I and KPD II separated by a bascule bridge. KPD I has 10 berths while KPD II has eight berths. SMP has now decided to develop the western side berths of KPD I for handling containers and other cargo under PPP mode.
 - (vi). Kolkata Port Trust desires that the “Rejuvenation of KPD” is to be done through PPP mode on Build, Equip, Operate and Transfer for a period of 30 years. SMP has done some preliminary assessment of the project and wants to execute it in two phases.
 - (a). Phase-1 of the proposed Project shall have two dedicated container berths and one multipurpose berth with a total Quay Length of 400m.
 - (b). Phase-2, three more berths in the remaining 400m of the Quay shall be developed.
- 4.3. With regard to tariff proposal, the SPMP has made the following submissions:
- (i). TAMP proposal has been prepared on the basis of PPP rates duly indexed available with Paradip Port Project under PPP. In certain cases the escalated rates of Visakhapatnam Port Trust (VPT) Container PPP has been considered since the rate difference of VPT and SPMP is minimal and within Dock System 2 different rates in wide variance would affect the cargo and revenue of SPMP adversely.
 - (ii). SPMP has considered the reference under PPP tariff rates due to similarity of the project between Paradip Port Project and KPD Rejuvenation Project. Both the projects involve Container cargo as well as cleans cargo handling.
- 4.4. The SPMP has furnished the proposed draft Scale of Rates and Performance Standards for the project in reference. The SPMP has also made available the copy of the approval of its Board of Trustees for the proposal in reference.
- 4.5. The proposal of SPMP, as indicated in the Scale of Rates, seeks tariff for the following:
- (i). Containers
 - (ii). Finished Fertilizers
 - (iii). Food grains
 - (iv). Iron and Steel Products and Aluminum Ingots
 - (v). Pig Iron
 - (vi). Sugar
 - (vii). Lime Stone
5. With reference to the proposal filed by the SPMP and clarifications given by SPMP, the following position emerges:
- (i). This Authority had passed an Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 fixing Reference Tariff in respect of Development of a Multipurpose Berth at Paradip Port Trust (PPT) to handle Containers and clean cargo, following the Reference Tariff Guidelines of 2013. This was followed by an Addendum vide Order no. TAMP/10/2014-PPT dated 19 March 2014.
 - (ii). Clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines of 2013, interalia, stipulates that in case no tariff has been fixed for a commodity at a Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other Major Port Trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
 - (iii). Based on the above said enabling provision in the Reference Tariff Guidelines of 2013 and on account of the similarity in the cargo envisaged to be handled between the Project of PPT and SPMP i.e. handling of clean cargo as well as Containers, the SPMP has proposed to generally adopt the Reference tariff fixed vide Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 relating to development of a Multipurpose Berth at PPT to handle Containers and clean cargo, in respect of its proposed project.
- In addition to the above, the SPMP, in respect of few container tariff items has proposed to adopt the tariff in respect of Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), a BOT operator governed by the 2019 Tariff Guidelines (erstwhile 2005 Tariff Guidelines), operating at Visakhapatnam Port Trust (VPT), fixed vide Order no. TAMP/7/2018-VCTPL dated 31 July 2018, on the ground that the rate difference between the tariff of VCTPL and

that of the SPMP is minimal and that the adoption of the tariff at VCTPL would help SPMP in maintaining parity of rates within the same Dock System. The SPMP is of the view that two different rates in wide variation would affect the cargo and revenue of the Port adversely.

From the submissions made by SPMP, it is seen that SPMP is of the view that the tariff rates adopted by it from PPT and VCTPL for its Project in reference, is representative enough. It is presumed that the port has carried out its due diligence, in this regard, before approaching this Authority with the subject proposal.

- (iv). The Port has envisaged to execute rejuvenation of KPD in two phases. However, the port has proposed only one set of tariff to be applicable throughout the concession period. Thus, it is relevant to state that, the Reference Tariff set Upfront before inviting bids will not undergo any change throughout the concession period except to the extent of annual escalation of tariff at 60% of variation in wholesale price index. If the execution of rejuvenation of KPD in two phases is going to benefit the Concessionaire, it may be necessary for the Port to make adequate provision in the bid document for enhanced compensation it may like to claim from the concessionaire.

- (v). With regard to SPMP adopting the Reference tariff of the PPT project as well as of VCTPL, the following points are relevant to mention, with regard to the proposed Scale of Rates:

- (a). The Reference Tariff Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff so being adopted shall be escalated to the extent of 60% of variation in WPI per annum for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The Reference Tariff Schedule for the PPT Project, which forms the basis for the Reference tariff for the Project at SPMP, specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2013. In the instant case of SPMP, since the case is being finalized in the year 2020, the reference tariff for handling containers and multipurpose cargo fixed at PPT has been correctly indexed by SPMP by adopting an indexation factor of 13.732%, being the indexation factor occurring between the year 2013 and the year 2020. While adopting the tariff of VCTPL fixed in the year 2018, an indexation factor of 10.587% has been applied by SPMP.

- (b). The SPMP has generally proposed the Definitions and the Notes forming part of the PPT Order. However, definition of the term 'Coastal vessel' has been modified in line with the definition prevailing in existing Scale of Rates of SPMP. Also, new definitions have been proposed in respect of 'Day', 'Demurrage' and 'Free Period' in line with the definition prevailing in existing Scale of Rates of SPMP.
- (c). Further, since no berth hire charges have been proposed by the SPMP, it is not felt necessary to prescribe the Notes relating to levy of Berth hire charges and the Notes relating to levy of Vessel related charges, as proposed by SPMP, in the SOR of the proposed project of SPMP.
- (d). The PPT Order did not prescribe any Reference tariff for Limestone. However, the SPMP has proposed rate for handling limestone as per the wharfage rate prevailing in existing Scale of Rates of SPMP. It is presumed that the port has carried out its due diligence, before proposing adoption of the rate of Limestone.
- (e). With regard to the performance standards for the containers, the SPMP has rightly adopted the performance standards as prescribed in the case of the PPT Project. However, incase of Multipurpose cargo, the SPMP is seen to have proposed performance norms in variance to the Project of PPT. Likewise, there is variance in the transit storage dwell time forming part of the Performance Standard Schedule. The SPMP has not given any reasons to propose variance in the performance norms.

Clause 2.5 of the 2013 Reference tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority would be mentioned in

the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision upto 15% over the indexed reference tariff. Thus, achievement of Performance Standards to claim tariff hike is the fulcrum of the 2013 guidelines. The Performance Standard to be notified by this Authority based on the proposal of the SPMP appears to have a significant impact on the tariff to be levied by the Operator during the entire period of Concession Agreement, normally for the time horizon of 30 years. In this regard, it is presumed that the variance in performance standards have been proposed by the port so as to capture the possible variance in the local conditions at SPMP as compared to PPT. Nevertheless, it may not be incorrect to assume that the SPMP would have carried out its due diligence and has taken sufficient care while proposing the Performance Standards at the proposed levels.

- (vi). It is also to state that the tariff caps approved will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2020 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year. This has been incorporated as a note by SPMP in the SOR of the proposed Project.
- (vii). Since the Reference tariff sought by SPMP for the Rejuvenation of Khidderpore Docks (KPD) (Dock 1 – West) at SPMP is an adoption of the Reference tariff already fixed after hearing the concerned stakeholders and since Reference Tariff Guidelines, 2013 issued by the Ministry of Shipping does not require consultation with the users when a Port Trust proposes to adopt an upfront/ reference tariff already approved after consulting the stakeholders, no consultation with stakeholders was done in this case.
- (viii). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the SPMP may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

6.1. Based on the facts of the case as brought out above, this Authority is inclined to approve the proposal of SPMP, as proposed by it. The SOR and the Performance Standards as proposed by SPMP are attached as **Annex - I and II**.

6.2. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule along with the Performance Standards for the Rejuvenation of Khidderpore Docks (KPD) (Dock 1 – West) on PPP basis.

6.3. As per clause 2.5 of the Reference Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the SPMP is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the Reference tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

7.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

7.3. On receipt of the proposal, this Authority shall seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

7.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

7.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

7.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

7.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

7.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

7.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

7.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

7.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./387/2020-21]

ANNEX- I

SYAMA PRASAD MOOKERJEE PORT, KOLKATA

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR REJUVENATION OF KIDDERPORE DOCKS [DOCK I – WEST] ON PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP BASIS

CHAPTER – 1 – DEFINITIONS & GENERAL PRINCIPLES OF ASSESSMENT

1. Definitions:

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' means any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority and/or any other vessel directed to be treated as Coastal by Govt. of India.
- (ii). 'Foreign Vessel' means any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6.30 am of a day and ending at 6.30 am on the next day.

- (iv). 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within Port premises beyond free period as specified in the Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license/lease basis for storage of cargo.
Note: For storage of cargo at the areas allotted to any port user by SPMP on license /lease basis, provisions of Schedule of Rent shall apply during the entire period of occupation (i.e. till vacation) of the storage area by the port user.
- (v). 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (vi). 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.
- (vii). "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- (viii). "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (ix). "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x). "Import container" means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (xi). "Export container" means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (xii). "Normal Container" shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (xiii). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xiv). "Transshipment Container" shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xv). "Over dimensional Container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and/ or needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting will also be classified as Over Dimensional Container.
- (xvi). "Shut out Container" shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port premises.

2. General Principles of Assessment:

- (i). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container. The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (ii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/-or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or undercharge bills, if the amount due to the terminal is ₹100/- or less.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vi).
 - (a). The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c). Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii). The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne although the gross weight/ measurement may be less than 1 tonne. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs.

CHAPTER 2 – CONTAINER RELATED CHARGES

3.1. General Terms and Conditions:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and up to 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.2. Container Related Charges.

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

The following consolidated charges include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2.1 Handling Charges**(a). Normal Containers**

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (in ₹) | | | |
|---------|--|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | | Foreign Container | | Coastal Container | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | From Ship to container yard or vice versa | 4936.53 | 3449.40 | 2961.92 | 2069.64 |
| 2 | From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake) | 657.03 | 657.03 | 657.03 | 657.03 |

(b). Reefer Containers

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (in ₹) | | | |
|---------|--|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | | Foreign Container | | Coastal Container | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | From Ship to container yard or vice versa | 4936.53 | 3449.40 | 2961.92 | 2069.64 |
| 2 | From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only) | 2135.33 | 2135.33 | 2135.33 | 2135.33 |
| 3 | From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake) | 657.03 | 657.03 | 657.03 | 657.03 |

(c). Hazardous Containers

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (in ₹) | |
|---------|--|----------------------|-------------------|
| | | Foreign Container | Coastal Container |
| | | Loaded | Loaded |
| 1 | From Ship to container yard or vice versa | 6170.66 | 3702.40 |
| 2 | From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only) | 2669.12 | 2669.12 |
| 3 | From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake) | 821.28 | 821.28 |

d). Transshipment Containers

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (in ₹) | | | |
|---------|------------------|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | | Foreign Container | | Coastal Container | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | 1 – 3000 TEUs | 5557.15 | 4936.53 | 3334.29 | 2961.92 |
| 2 | 3001 – 6000 TEUs | 5246.84 | 4626.22 | 3148.10 | 2775.73 |
| 3 | 6001 – 9000 TEUs | 4936.53 | 4315.91 | 2961.92 | 2589.55 |
| 4 | Thereafter. | 4926.22 | 4005.60 | 2775.73 | 2403.36 |

Notes

- (i). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (ii). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

(e). Over Dimensional Cargo Containers

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (in ₹) | | | |
|---------|--|---------------------|---------|-------------------|---------|
| | | Foreign Container | | Coastal Container | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | From Ship to container yard or vice versa | 9873.06 | 6898.78 | 5923.84 | 4139.27 |
| 2 | From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only) | 4270.67 | 4270.67 | 4270.67 | 4270.67 |
| 3 | From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake) | 1314.05 | 1314.05 | 1314.05 | 1314.05 |

3.2.2 Dwell time charges for container, stored in the port premises:

| Sl. No. | Particulars | Rate per container per day or part thereof (In ₹) | | |
|---------|--------------------------------|---|-----------------------------|---------------------|
| | | Upto 20' in length | Over 20' upto 40' in length | Above 40' in length |
| 1 | Non-ICD/ CFS Import – loaded | | | |
| | First 2 days | Free | Free | Free |
| | 3-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | Thereafter | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 2 | Non - ICD/ CFS Import - Empty | | | |
| | First 2 days | Free | Free | Free |
| | 3-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | Thereafter | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 3 | Non - ICD/ CFS Export - Loaded | | | |
| | First 3 days | Free | Free | Free |
| | 4-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |

| Sl. No. | Particulars | Rate per container per day or part thereof (In ₹) | | |
|---------|-----------------------------------|---|-----------------------------|---------------------|
| | | Upto 20' in length | Over 20' upto 40' in length | Above 40' in length |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | Thereafter | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 4 | Non - ICD/ CFS Export - Empty | | | |
| | First 3 days | Free | Free | Free |
| | 4-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | Thereafter | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 5 | CFS Import loaded - moved by road | | | |
| | First 2 days | Free | Free | Free |
| | 3-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| | Thereafter | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| 6 | CFS Import empty - moved by road | | | |
| | First 2 days | Free | Free | Free |
| | 3-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |

| Sl. No. | Particulars | Rate per container per day or part thereof (In ₹) | | |
|---------|---|---|-----------------------------|---------------------|
| | | Upto 20' in length | Over 20' upto 40' in length | Above 40' in length |
| 7 | CFS Export loaded - moved by road | | | |
| | First 3 days | Free | Free | Free |
| | 4-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| 8 | CFS Export empty - moved by road | | | |
| | First 3 days | Free | Free | Free |
| | 4-6 days | 522.25 | 1044.47 | 1566.72 |
| | 7-9 days | 621.23 | 1242.47 | 1863.70 |
| | 10-12 days | 738.89 | 1477.76 | 2216.65 |
| | 13-15 days | 878.05 | 1756.11 | 2634.16 |
| | 16-18 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 19-22 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | 23-26 days | 1476.34 | 2952.67 | 4429 |
| | 27-30 days | 1754.67 | 3509.34 | 5264.01 |
| 9 | ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail | | | |
| | First 5 days | Free | Free | Free |
| | 6-15 days | 1043.03 | 2086.09 | 3129.12 |
| | 16-30 days | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| | Thereafter | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |
| 10 | Transshipment - Loaded | | | |
| | First 15 days | Free | Free | Free |
| | 16-30 days | 2087.53 | 4175.06 | 6262.58 |
| | Thereafter | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |
| 11 | Transshipment - Empty | | | |
| | First 7 days | Free | Free | Free |
| | 8-15 days | 1241.05 | 2482.07 | 3723.11 |
| | Thereafter | 4175.06 | 8350.11 | 12525.17 |

Notes:

- (i). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/ delivery/ date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non-working days.
- (ii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell

time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.

- (iii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (iv). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (v). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (vi). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (vii). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (viii). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (ix). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (a). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (b). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (x). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the de-stuffing is completed.
- (xi). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (xii). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall believe up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (a). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (b). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that, (i). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and (ii). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (c). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (d). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.2.3 Charges for miscellaneous services rendered to the container vessels:

(a). Reefer Monitoring and Connection

| Sl. No. | Particulars | Rate in ₹ | | | |
|---------|---|----------------------|--------|----------------|--------|
| | | Foreign going Vessel | | Coastal Vessel | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers. | 320.34 | 320.34 | 320.34 | 320.34 |

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

(b). Other Services Rendered

| Sl. No. | Particulars | Rate in ₹ | | | |
|---------|---|----------------------|---------|----------------|---------|
| | | Foreign going Vessel | | Coastal Vessel | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery. | 2766.47 | 2766.47 | 2766.47 | 2766.47 |
| 2 | Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement. | 325.39 | 325.39 | 325.39 | 325.39 |

(c). Opening of Hatch Cover and replacing it

| Sl. No. | Particulars | Rate in ₹ | |
|---------|--------------------------------|----------------------|---------|
| | | Foreign going Vessel | |
| | | Loaded | Empty |
| 1 | When placing it on the Quay | 4805.72 | 2883.43 |
| 2 | Without placing it on the Quay | 1922.00 | 1153.21 |

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

(d). One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

| Sl. No. | Description | Rate per TEU (₹) | | | |
|---------|---|------------------|---------|---------|---------|
| | | Foreign going | | Coastal | |
| | | Loaded | Empty | Loaded | Empty |
| 1 | Hatch to hatch shifting (involving 1 move only) | 1601.69 | 1601.69 | 961.01 | 961.01 |
| 2 | Other than (a) mentioned above | 6407.38 | 6407.38 | 3844.43 | 3844.43 |

CHAPTER 4 – CARGO RELATED CHARGES

4.1. The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

(a). Handling Charges

| Sl. No. | Commodity | Unit | Rate in ₹ (Foreign) | Rate in ₹ (Coastal) |
|---------|--|------|---------------------|---------------------|
| 1 | Finished fertilizers | Ton | 271.42 | 162.85 |
| 2 | Food grains | Ton | 271.42 | 162.85 |
| 3 | Iron & Steel products and Aluminium Ingots | Ton | 508.67 | 305.20 |
| 4 | Pig iron | Ton | 451.88 | 271.12 |
| 5 | Sugar | Ton | 203.45 | 122.09 |
| 6 | Limestone | Ton | 59.28 | 35.57 |

Note: The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yard up to a free period of 5 days and loading on to trucks/ rakes in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks/ rakes at the stack yard, storage at the stack yard up to a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

(b). Storage charges after free period:

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

Import/ Export Cargo

(Rate in ₹ per MT per day or part thereof)

| Sl. No. | Commodity | Rate for 1 st – 10 th day after free period | Rate for 11 th – 20 th day after free period | Rate for 21 st day onwards after free period |
|---------|---------------------------------|---|--|---|
| 1 | All types of Multipurpose cargo | 2.76 | 5.54 | 8.29 |

Notes:

- (i) Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

(c). Miscellaneous charges:

| Sl. No. | Commodity | Unit | Rate in (₹) |
|---------|---------------------------------|---------|-------------|
| 1 | All types of Multipurpose cargo | Per Ton | 22.33 |

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

CHAPTER 5 – GENERAL NOTES

- (i). The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2020 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable or the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months' period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - II**PERFORMANCE STANDARDS****a. Containers**

| Sl. No. | Performance Standard | |
|---------|--|-------------------------|
| 1 | Gross Berth Output | 25 Moves / Crane / hour |
| 2 | Transit Storage Dwell Time for Containers | |
| | Import | 2 days |
| | Export | 4 days |
| 3 | Turnaround Time for receipt / delivery operation | |
| | Trailer for Containers (Single operation) | 2 hours |
| | Trailer for Containers (Double operation) | 4 hours |
| | Rake for ICD Containers (Single operation) | 6 hours |
| | Rake for ICD Containers (Double operation) | 12 hours |

b. Multipurpose Cargo

| Cargo Category | Indicative Norms |
|--|---------------------|
| Iron & Steel products and Aluminium Ingots | 4000 tonnes per day |
| Pig Iron | 6000 tonnes per day |
| Finished Fertilisers | 4500 tonnes per day |
| Food Grains | 4500 tonnes per day |
| Sugar | 4500 tonnes per day |
| Other bulk Cargo | 5000 tonnes per day |

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard for Gross Berth Output will be 80%.

Transit Storage Dwell Time

The Transit Storage Dwell Time of Break Bulk cargo shall be calculated in the same manner as calculated for container in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for Break Bulk Cargo is the sum of time of each unit of cargo that remains in the Port in a month divided by the number of cargo units handled during that month in the terminal. To further clarify, the time the break bulk cargo remains in the port will commence from the date and time of landing till the date and time of exit from the Port in case of import and for export from the date and time the cargo entered the Port area till the date and time of the shipment.

Import

| No. | Description | Transit Storage Dwell Time |
|-----|-----------------------------------|--|
| 1 | Other Clean Cargo (at stack yard) | 15 days after date of completion of vessel's discharging operation |

Export

| No. | Description | Transit Storage Dwell Time |
|-----|-----------------------------------|--|
| 1 | Other Clean Cargo (at stack yard) | 15 days after date of completion of vessel's discharging operation |

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Turnaround Time for receipt/ delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/ delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/ trailers/ rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/ trailers/ rakes.

| No. | Description | Time |
|-----|---|---------|
| 1 | (i) Truck for conventional cargo (Single operation) | 4 hours |
| 2 | (ii) Truck for conventional cargo (Double operation) | 8 hours |

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt/ delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.8, 0.1 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.8x + 0.1 y + 0.1 z)\%$.